

Chagos – das vergessene Paradies

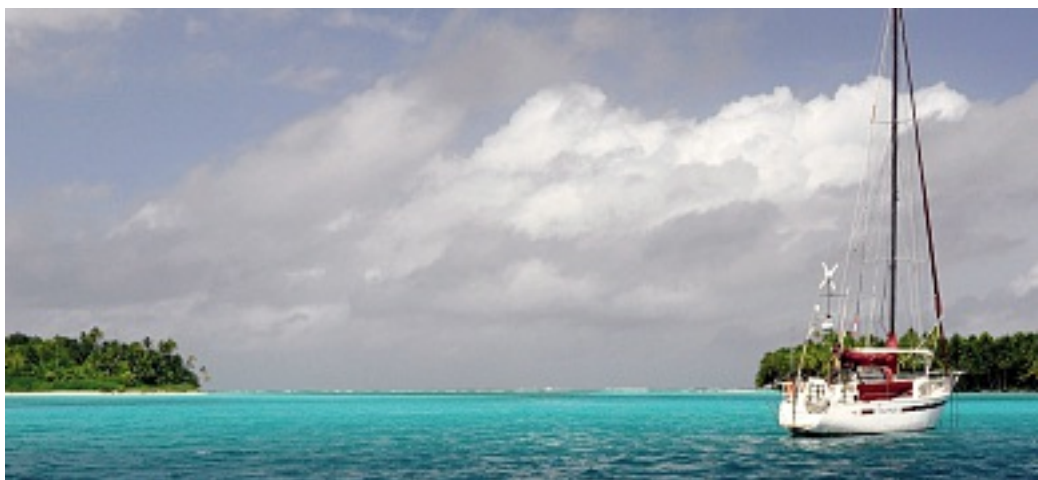
Welcher Segler kennt ihn nicht, diesen Stecknadelkopf mitten im Indischen Ozean. Geschichten über Schiffbrüchige die Jahre auf Chagos verbrachten bis ihr Schiff wieder seetüchtig genug war, um die nächsten tausend Meilen nach Westen zu überstehen.

Geschichten von komischen Käuzen die Kokosnüsse mit der Schrotflinte oder der Kettensäge von der Palme holten oder Geschichten über totkranke Segler, die sich diesen paradiesischen Ort zum Sterben ausgesucht haben. Diese und noch viele weitere, aus der Segelliteratur der siebziger und achtziger Jahre, geben diesem Fleckchen Erde immer noch einen Hauch von Mystik und machen ihn zu einem Shangri-La für Segler. Angezogen wie die Mäuse vom Speck legten die Fahrtsegler auf ihrem Weg nach Westen einen kürzeren oder meist längeren Stop hier ein. Das führte dazu, dass in Spitzenzeiten bis zu neunzig Yachten gleichzeitig in den relativ begrenzten Ankerplätzen lagen und ihren Traum von "Einsamkeit" lebten. Erst als 2007 eine relativ teure Ankergenehmigung eingeführt wurde, hat sich dieser Trend umgekehrt und später, da aufgrund der Piratengefahr kaum mehr Yachten durch den Suezkanal fahren, lag der Chagos Archipel plötzlich nicht mehr auf der Autobahn der Fahrtsegler. Jetzt kommen nur mehr selten Schiffe, und diese vor allem im September, vorbei. Wenn man solch ein Glück hat, wie wir, dann aber kann man mehrere Wochen in völliger Einsamkeit Robinson spielen und Chagos wie zu seinen Anfängen erleben.

Der Chagos Archipel beginnt dreihundert Seemeilen südlich der Malediveninsel Addu, kurz unterhalb des Äquators. Geografisch gehört es somit eher zu den Malediven politisch jedoch zu Großbritannien, genauer gesagt zum British Indian Ocean Territory, kurz BIOT genannt. Die vier Atolle sind das letzte Überbleibsel der ehemals sehr umfangreichen britischen Besitztümer im Indischen Ozean. Diesen Brückenkopf jedoch haben sich die Briten als letzte Bastion gesichert, wirtschaftlich natürlich völlig unbedeutend, jedoch militärisch der günstigste Platz im Indik. 1966 wurde Diego Garcia, das größte Atoll des Archipels, für 50 Jahre an die USA verpachtet und zum wichtigsten Nuklearstützpunkt des Ozeans ausgebaut. Zu diesem Zweck wurden sämtliche Bewohner des gesamten Archipels bis 1973 zu den Seychellen und nach Mauritius, die damals auch noch zur Krone gehörten, zwangsumgesiedelt. Obwohl der Pachtvertrag bald auslaufen wird, glaubt niemand, dass die Vereinigten Staaten ihren Stützpunkt so bald aufgeben werden. Zwar wurde die Zwangsumsiedelung der Chagossianer 2005 vom Obersten Gerichtshof in London als illegal erklärt und die Rückkehr zu ihren Inseln, ausgenommen Diego Garcia, erlaubt, doch wurde dieses Recht aufgrund fehlender Infrastruktur und Unterstützung aus London bis heute nicht in Anspruch genommen.

Heute dürfen nurmehr die Atolle Peros Banhos und Salomon Islands von Seglern angelaufen werden, Diego Garcia hingegen nur im absoluten Notfall. Das Permit erlaubt nur zwei Ankerplätze in Salomon Islands und drei sehr offene Ankerplätze in Peros Banhos. Ankern außerhalb dieser Plätze oder ohne Erlaubnis wird mit sehr hohen Geld - oder gar Gefängnisstrafen geahndet.

Schon lange vor dem Eintreffen muss man das Permit bei der BIOT (BIOTadmin@fco.gov.uk) in London beantragen, 50 Britische Pfund pro Woche an die Royal Bank of Scotland überweisen und dann auf eine Bestätigung warten. Rund eine Woche bevor man den Archipel erreicht, kann man noch die genaue Ankunftszeit ändern und erhält dann endgültig das digitale Permit. Ein Patrouillenboot des BIOT macht alle paar Wochen einmal Halt in den Atollen und kontrolliert sorgfältig die Papiere. Obwohl die gesamte Literatur aufgrund des Windes davor warnt, diese Strecke im Juli oder August zu segeln, starten wir Ende Juli vom australischen Cocos Keeling aus. Die rund 1600 Seemeilen über den Indischen Ozean, werden ein rasanter, jedoch sehr angenehmer Ritt.



Die Segeyacht Taurus liegt gut geschützt hinter dem Riff auf ihrem Ankerplatz im Chagos Archipel.

Leider bricht uns auf dem Weg, und das natürlich mitten in der Nacht, die Ruderwelle unserer Windsteueranlage entzwei. So müssen wir in stockdunkler Nacht bei drei Meter hohen Wellen alles demontieren. Zum Glück verlieren wir keinen Teil. Am nächsten Morgen wird dann das drei Meter lange und rund 25 kg schwere Rohr auf hoher See geschweißt.

Vier Tage vor Plan taucht der Palmensaum des Salomon Islands Atolls bei trübem, regnerischem Wetter vor uns auf. Bei mäßiger Sicht tasten wir uns durch den sehr seichten Pass im Nordwesten der Lagune und anschließend mit Zick Zack-Kurs durch die Riffe zu der Sandzunge zwischen der Isla Takamaka und Isla Fouquet. Schließlich knapp vor Mittag fällt dann unser Anker in das türkisfarbene Wasser. Zur Feier der Ankunft köpfen wir eine Flasche Rotwein und essen einen Teil unseres noch kurz vor der Riffeinfahrt gefangenen Thunfisches. Langsam wird uns bewusst, dass wir uns ziemlich genau in der Mitte des Indischen Ozeans befinden. Wir haben in den letzten drei Monaten knapp 4800 Seemeilen zurückgelegt, für uns eigentlich zu viele in zu kurzer Zeit. Jedoch ist die Saison im Indik kurz und zu Beginn der Zyklonzeit, also Ende November, wollen wir bereits in Südafrika sein.

Nach einem kurzen Regenschauer reißen die Wolken auf und wir realisieren, dass wir alleine in der Lagune stehen, nur zwei Wracks von Segelbooten ragen mehr oder minder vor uns aus dem Wasser. Solche Anblicke erinnern uns immer daran, wie vergänglich unser Glück eigentlich ist. Das Beiboot ist rasch aufgebaut und wir an Land. Nach 14 Tagen Überfahrt wollen wir uns endlich wieder die Füße vertreten. Dichter Dschungel erwartet uns, die Kokospalmen ragen über das Wasser und sind prall voll mit Nüssen. Ein Weiterkommen ohne Machete scheint unmög-

lich, man merkt, dass der Mensch hier seit Jahrzenten nicht mehr eingreift, unsere üblichen Inselumrundungen zu Fuß müssen warten.

Nach ein paar Tagen tasten wir uns mit der Sonne im Rücken und bester Sicht durch den riffgespickten Südwesten der Lagune. Einer von uns steht auf der Saling und dirigiert den Ruderträger von oben knapp an den gefährlichen Riffen vorbei zum Ankerplatz vor die Insel Baddam. In diesem vor Korallenköpfen strotzenden Gebiet braucht es lange, einen geeigneten Ankerplatz zu finden. Wir wollen hier doch für einige Zeit sicher und unbesorgt ankern. Nicht nur die starken Passatwinde sondern auch gefährlichen Squalls (Gewitterböen mit starken, drehenden Winden) und der vorwiegend aus Korallen bestehende Grund müssen berücksichtigt werden.

Auf der Insel Baddam war bis zur Absiedelung der Bevölkerung eine Kopraplantage und ein ansehnliches Dorf. Diese Insel war



Einer von vielen Millionen von Einsiedlerkrebsen, die Chagos bevölkern.

auch der Hauptstützpunkt der Seglergemeinde. Noch heute zeugen der verfallene Chagos Yachtclub am Strand, die Waschstelle mit dem Brunnen, die Räucher- und Brotbacköfen sowie das halbvergammelte Volleyballnetz davon. Da jedoch nur mehr wenige Boote kommen und diese nicht allzu lange bleiben, ist das meiste schon verfallen. Dasselbe gilt auch für die Betriebsgebäude der Plantage sowie das Dorf. Seit die Segler die Gebäude nicht mehr regelmäßig nutzen und pflegen, holt sich die Natur alles wieder zurück. Wir kennen Bilder des Ortes von 2007 und können gar nicht glauben, wie sich alles in diesen paar Jahren verändert hat. Wir schlagen uns mühsam mit der Machete einen Weg und es braucht einige Tage, um den Hauptplatz des Dorfes mit der 1935 erbauten Kirche und der Krankenstation zu finden. Die vielen Artefakte sind in den letzten Jahren verschwunden, übrig blieben nur die dicken Korallenziegelmauern mit eingestürzten Tür- und Fensteröffnungen. Die ehemalige Funktion der Gebäude lässt sich kaum mehr erahnen, nur die leere Hülle der Kirche ragt nach wie vor fast unbeschadet empor.

Chagos ist ein strenges Naturschutzgebiet. So gut wie jeder Eingriff ist verboten, was sich gerade auch auf Tiere zu Wasser und zu Lande auswirkt. Sie zeigen keinerlei Scheu und können zu ihrer von der Evolution vorgegebenen Größe heranwachsen, ohne vorher gejagt zu werden.

Fast jeden Tag sind wir, abhängig vom Wind, entweder am Außenriff oder auf einem der unzähligen Korallenköpfe in der Lagune zum Schnorcheln. Flaschentauchen wird leider ausdrücklich verboten, ist aber auch eigentlich gar nicht notwendig. Das Wasser ist so klar, dass wir unseren Anker auf rund 18 Metern Tiefe genau erkennen können. Kaum sind wir im 29 Grad warmen Wasser, fühlen wir uns wie in einem Aquarium, unzählige Papageienfische, Doktorfische, Falterfische und viele andere

schwimmt einzeln oder in Schwärmen um uns herum. In den Korallen leuchten die intensiven Farben der unzähligen Riesenmuscheln und immer wieder begegnet uns eine der prächtigen Kaurischnecken. Sobald wir die Harpune vom Beiboot holen, Fischfang für den Eigengebrauch ist nämlich glücklicherweise erlaubt, werden wir von den Jägern wie Barschen, Makrelen, Barrakudas oder Haien belagert. Für zwei Fische unserer Wahl benötigen wir keine fünf Minuten, wenn man bedenkt wie aufwändig das in vielen Teilen der Welt mittlerweile geworden ist.

An Land verhält es sich ähnlich, die normalerweise nachtaktiven Tiere wie Kokoskrabben oder leider auch Ratten zeigen sich häufig auch am Tag. Viele Vögel versammeln sich zu großen Schwärmen über dem Wasser, um zu jagen. Die Tölpel ruhen sich in Gruppen von ihren weiten Flügeln auf den Bäumen aus und drehen uns ihre blauen Schnäbel entgegen, sobald sie uns erspähen. Unzählige white terns (Feenseeschwalben) sitzen auf den trockenfallenden Sandzungen und verfallen in hysterisches Gezwitscher, wenn wir ihnen zu nahe kommen. Aber bei Dämmerung geht es erst richtig los, überall raschelt es im Unterholz und die Tiere, allen voran die Kokoskrabben kommen in Scharen zum Lagerfeuer und wollen ihren Essensanteil. Auf den blütenweißen Pulversandstränden laufen Millionen Einsiedlerkrebse herum. Sie tragen die unterschiedlichsten Behausungen mit sich herum, zum Teil wunderschöne Schnecken- und Muschelschalen, von den Großen werden sogar manchmal Kokosnussschalen als Haus genutzt. Aber es gibt nicht nur harmlose Lebewesen hier. Bei Neumond kommen sie in Massen in die seichten Lagunen, die Quallen. Sie fallen uns plötzlich während des Schnorchelns auf. Über den Korallenköpfen schweben unzählige dieser schönen und filigranen Kreaturen, sie haben nur ein schwaches Nesselgift also kein Problem. Doch als wir das Beiboot an Land ziehen wollen, brennt plötzlich mein linker Fuß, es fühlt sich an, als ob ich ihn ins Feuer gestellt und dort vergessen hätte. Der Schmerz zieht sich langsam den Schenkel hoch und ich muss mich in die Hängematte vor dem Yachtclub legen. Mein Kreislauf beginnt zu versagen. Die blauen Nesselfäden auf meinem Fuß und die Wirkung lassen sofort auf Portugiesische Galeeren tippen, aber wir



Der Rettungsring hängt noch, die Überreste des Yachtclubs auf Baddam.

haben sie im ganzen Indik noch nicht gesehen. Am nächsten Tag ist absolute Flaute und da sehen wir unsere Vermutung bestätigt. Zu Tausenden treiben sie übers Wasser, ihre bis zu 50 Meter langen Nesselfäden nach sich ziehend. Aber dieses Phänomen ist immer nur von kurzer Dauer und am nächsten Tag sind sie verschwunden, wie so schöne Lebewesen so gefährlich sein können?

Die Tage vergehen hier wie im Flug. Wir unternehmen weite Ausflüge mit dem Beiboot oder schnorcheln in den verschiedenen Bereichen des Riffes. Dank des Brunnen haben wir die Mög-



Von der Kirche stehen nur noch die Wände aus Korallenziegeln.

lichkeit uns so oft und ausgiebig mit Süßwasser zu duschen wie schon lange nicht mehr. Beim Wäschewaschen brauchen wir kein Wasser zu sparen. Am Abend werden die frisch gefangenen Fische vor dem Yachtclub gegrillt, das Feuer vertreibt auch die Moskitos und zieht die Kokoskrabben an. Wir können es kaum glauben, aber wir sind nun schon seit über drei Wochen hier. Nur bis auf einen Tag als uns das BIOT-Schiff besucht und unsere Papiere kontrolliert hat, haben wir keinen anderen Menschen hier

gesehen, nicht einmal Handelsschiffe sind in Sichtweite vorbeigefahren.

Nach diesen Wochen der Einsamkeit sollten wir langsam weiter. Unser Permit ist schon lange abgelaufen und wir wollen nicht riskieren, dass uns die Patrouille des BIOT erwischt. Unser nächstes Ziel ist Mauritius, 1200 Seemeilen entfernt in Richtung Südwesten. Leider müssen wir, wie immer, versuchen unsere nie enden wollende To-Do-Liste langsam abzuarbeiten, das haben wir hier auf Chagos leider ein wenig versäumt. Die Segel und das Rigg müssen kontrolliert, die Rollanlage geschmiert, der Motor gewartet, unser Beibootcover repariert werden. Laufend ist unser schwimmendes Heim zu warten und zu pflegen, auch an solch magischen Orten bleibt uns das nicht erspart. Bei schönstem Wetter gehen wir Anker auf und fahren durch die nun schon gut bekannte Lagune an den Korallenköpfen vorbei. Wehmütig überfahren wir den türkisenen Pass und stechen in das tiefe Blau des Indiks.

Irgendwie sind wir froh, die Schrebergartenidylle des Chagos der Neunzigerjahre nicht mehr kennen gelernt zu haben sondern alleine diesen Ort der Träume erlebt haben zu dürfen.

Barbara und Christoph Einspieler (Text und Fotos)
SY-Taurus / Wien / Österreich
www.sytaurus.com

Revierinformationen



Das Salomon Atoll mit seinen Inseln, Untiefen und Flachs.

Von Osten her kommend ist das Salomon Atoll sehr einfach anzufahren, sowohl das Blenheim Riff als auch die Great Chagos Bank bieten ausreichend Platz, von Norden kommend ist es nicht viel anders. Der Pass liegt im Nordwesten des Atolls, also meist auf der Leeseite, der Pass ist zwar sehr seicht, jedoch birgt er kaum Hindernisse. Wenn man sich im Nordosten der Durchfahrt hält, hat man mit rund 6 Metern Wassertiefe immer ausreichend Platz. Die Gezeiten können bei Springtide fast zwei Meter erreichen, dennoch ist die Strömung kaum merkbar. Bei starkem Nordwind oder starker Norddünung ist der Pass nicht befahrbar, da sich leicht Grundseen aufbauen können. In der Lagune sind einige signifikante Korallenköpfe, bis zum Ankerplatz vor den Inseln Takamaka und Foquet, die Abstände zwischen ihnen sind jedoch so groß, dass man auch bei schlechter Sicht nur mit Karte problemlos hin gelangt. Der

Sandspitz zwischen den beiden Inseln bietet sich als Ankerplatz an, jedoch sei gewarnt, bei den häufig vorkommenden Squalls dreht der Wind meist auf Nordwest und kann problemlos 40 Knoten und mehr erreichen. Ein zu nahes Ankern am Riff hat immer wieder mal zum Totalverlust von Schiffen geführt – das beste Warnschild sind die noch sichtbaren Wracks. In dem 20 Meter-Bereich vor den Inseln ist es meist sicherer. Der zweite reguläre Ankerplatz ist vor der Insel Baddam. Obwohl die Seekarten für Chagos ausgezeichnet sind, liegen die unzähligen Korallenköpfe im Südwesten der Lagune sehr dicht beisammen, man sollte sich nur bei guter Sicht dort herantasten. Der einzige wirklich brauchbare Ankerplatz liegt im Süden auf rund 17 Meter Wassertiefe, der Grund besteht aus gut haltenden niederen Korallen und Sand. Der in vielen Büchern angegebene Ankerplatz vor dem zerfallenen Pier ist eigentlich kein guter Ankerplatz, jedoch viele ehemalige Langzeitlieger haben sich dort fixe Moorings installiert. Bei unserer Anwesenheit waren die paar noch erhaltenen Moorings in erbärmlichem Zustand und ohne Reparatur absolut unbrauchbar. Da praktisch alle Riffs bis auf die Einfahrt trockenfallen, kommt selbst bei Hochwasser nur wenig Schwell durch, nur die hin und wieder auftretenden sturmstarken Nordwinde können beide Ankerplätze sehr unruhig, den Nordöstlichen sogar sehr gefährlich machen.

Das Peros Banhos Atoll wurde von uns nicht angefahren, jedoch sollen alle erlaubten Ankerplätze nur bei wirklich guten Wetter angefahren werden können, man sollte auch immer damit rechnen, diese wenn nötig rasch zu verlassen, vor allem bei den gefürchteten Nordwinden gibt es nirgends Schutz. Dafür soll dieses Atoll natürlich noch weit unverfälschter sein als die Salomon Islands. Alle weiteren Atolle dürfen nicht angefahren werden, dies gilt seit ein paar Jahren auch für das Egmonth Atoll. Von Diego Garcia muss man sich mindestens drei Meilen freihalten, nur bei wirklich ernsten Fällen sollte man sich vorher auf Funk UKW 16 oder Grenzwellen 2182 kHz (werden 24h abgehört) anmelden und sein Problem schildern, man wird in der Riffeinfahrt von Sicherheitskräften empfangen.